The copy filmed here has been reproduced thanks to the generosity of:

Législature du Québec
Québec

The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

Original copies in printed paper covers are filmed beginning with the front cover and ending on the last page with a printed or illustrated impression, or the back cover when appropriate. All other original copies are filmed beginning on the first page with a printed or illustrated impression, and ending on the last page with a printed or illustrated impression.

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol → (meaning "CONTINUED"), or the symbol ▽ (meaning "END"), whichever applies.

Maps, plates, charts, etc., may be filmed at different reduction ratios. Those too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:

L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

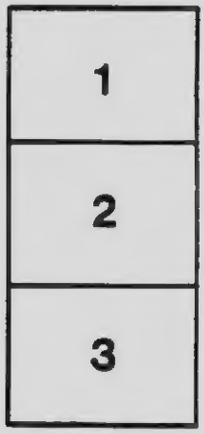
Législature du Québec
Québec

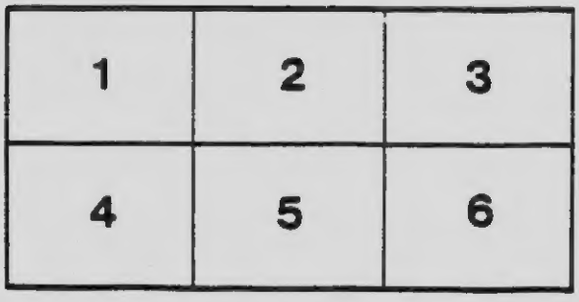
Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole → signifie "A SUIVRE", le symbole ▽ signifie "FIN".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.





Le chemin de fer Trans-Canada.

En vertu d'une loi du Parlement de la Puissance du Canada, passée en l'année 1895, chapitre 68, une charte a été octroyée pour la construction de ce chemin de fer d'un point à ou près de Québec à l'Océan Pacifique au Port Simpson ou au Port Essington. Cette charte fut amendée en 1897, chapitre 65, de manière à ordonner le commencement des travaux pas plus tard que le 29 janvier 1901, et leur parachèvement dans dix ans, à partir de la passation de l'acte accordant le pouvoir de construire un embranchement à Montréal.

Attendu que le chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean se dirige au nord-ouest de la cité de Québec dans une direction qui convient au tracé le plus court de cette voie ferrée ; que les rivieres qui se jettent dans le Lac Saint-Jean d'un côté et dans la Baie James de l'autre offrent une route qui présenteront les rampes les plus faibles en passant à la hauteur des terres entre les eaux coulant vers le Saint-Laurent et celles coulant vers la Baie James, et que cette route donnera au chemin de fer l'avantage de deux ports de mer à l'est, savoir, Québec et Chicoutimi, il a été décidé de se servir de cette ligne entre Québec et son terminus nord-ouest à Roberval, Lac Saint-Jean.

En conséquence les travaux furent commencés à Roberval le 2 juin 1901, en présence d'un immense concours de la population et du clergé du district, donnant à l'entreprise à cette occasion, la preuve de sa sympathie et de son appui par une cérémonie religieuse impressionnante. Soixante milles du chemin de fer ont aussi été localisés à partir de Roberval en allant à l'ouest vers la Baie James, et les plans et specifications ont été soumis aux gouvernements fédéral et provincial, suivant la loi

La première division du chemin de Roberval à la Baie James, 380 milles de longueur, passera au centre du nouveau territoire récemment acquis du Dominion par la province de Québec de sorte qu'il serait dans l'intérêt de la province de développer ce nouveau territoire, 70,000 milles carrés en superficie, par cette route, de préférence à toute autre. On a demandé un subside en terre à la province, et la question est maintenant sous considération.

M. Henry O'Sullivan, inspecteur des arpentages de la province, a fait trois explorations différentes du territoire de la Baie James, et dans un court rapport ci-annexé, il fait connaître son opinion sur cette région et ses ressources.

L'honorable Lomer Gouin, ministre de la Colonisation et des Travaux Publics de la province de Québec, a fait, en septembre dernier, une inspection de la région qui sera traversée par une partie de la première division du chemin de fer, et s'est montré grandement surpris et impressionné de la fertilité du sol et des ressources de la contrée.

Le 16 février, 1901, le président et les autres représentants de la Chambre de Commerce de Québec et de la compagnie ont eu une entrevue avec le très honorable Sir Wilfrid Laurier à Ottawa, et lui ont soumis un mémoire, dont copie est ci-annexée, faisant ressortir, dans leurs détails, les avantages du chemin de fer.

Après sérieuse considération le gouvernement a reconnu les mérites de l'entreprise et a soumis au Parlement un bill de subsides, qui a été dûment ratifié, accordant un subside de $3,200 par mille ou $192,000, comme aide aux premiers soixante milles du chemin de fer à l'ouest de Roberval, devant être augmenté à $6,400 par mille, si le coût excède $15,000 par mille sur cette étendue.

La longueur du chemin de fer projeté, en allouant le percentage ordinaire pour la perte causée par les courbes, peut se comparer avec les autres routes existantes comme suit :

Québec à Vancouver (C. P. R.)	3,078	milles
Québec à Port Simpson (Trans-Canada Railway)	2,830	"
Chicoutimi à Port Simpson	2,705	"
Québec à Yokohama (via Vancouver)	7,367	"
Chicoutimi à Yokohama (via Port Simpson)	6,645	"
Vancouver à Yokohama	4,290	"
Port Simpson à Yokohama	3,940	"
Québec à Nottaway	570	"
Roberval à Nottaway	380	"
Roberval à Chicoutimi	64	"
Winnipeg à Québec (via C. P. R.)	1,572	"
" à Québec (via projeté T. C. R.)	1,440	"
" à Chicoutimi (via projeté T. C. R.)	1,284	"
" à Nottaway (via projeté T. C. R.)	810	"
" à Churchill (projeté)	840	"
Moose Factory à Toronto	550	"
Haut du St-Maurice à Montréal	290	"

MOYENNE DE LA TEMPÉRATURE.

	5 années	En 1895 *
Moose Factory, Baie James	58 degrés.	61
Québec	68 "	68
Rimouski	55 "	55
Chicoutimi	57 "	60
Winnipeg	59 "	—
Norway House		59
Oonikup		60
Edmonton		60
Athabasca Landing		55
Dunvegan		57
Port Simpson		55

CHUTE DE NEIGE.

Moose Factory	80 pouces.
Montreal	177 "

HAUTEURS.

Trans-Canada (Passe de la Rivière au Pin)	2,800 pieds.
" (Passe de la Rivière à la Paix)	2,000 "
Pacifique Canadien (Passe du Kicking Horse)	5 400 "

Le sol, le climat, les minéraux et les autres ressources de la région entre la Baie James et l'extrémité Nord du Lac Winnipeg, et entre le dernier point nommé et le Port Simpson via la Vallée de la Rivière à la Paix sont passablement connus d'après les rapports du département des explorations géologiques à Ottawa. Comme ces rapports ne donnent pas des informations aussi amples sur la région comprise entre le Lac Saint-Jean et la Baie James, on a annexé des rapports de missionnaires qui ont vécu dans la contrée, du professeur Bell, des explorations géologiques, et de M. Henry O'Sullivan directeur des Arpentages de la province de Québec.

Québec, janvier 1902.

* D'après les rapports fournis avec bienveillance par M. R. F. Stupart, directeur du service météorologique à Toronto.

Groupe d'Emigrants Finlandais, partant de Québec pour le Lac St. Jean, pour s'établir sur la ligne de la première division du chemin de fer Trans-Canada

Le chemin de fer Trans-Canada

QUEBEC, 1er février 1901.

Au Très Honorable Sir Wilfrid Laurier, G. C. M. G.,

PREMIER,

OTTAWA.

SIR,

La Chambre de Commerce de Québec, et les promoteurs de la Compagnie du chemin de fer Trans-Canada, représentés par les délégués présents à cette entrevue, demandent respectueusement au gouvernement de lui soumettre un très important projet, probablement le plus important qui ait été porté devant le gouvernement du Canada depuis le commencement de la voie ferrée du Pacifique Canadien.

Par une loi du Parlement de la Puissance passée en 1895 et amendée en 1897, une charte fut accordée pour un chemin de fer depuis la cité de Québec, en passant au Nord du Lac Winnipeg, jusqu'au Port Simpson, sur la Côte du Pacifique, avec un embranchement à Montréal, et cette charte est maintenant amendée de manière à construire des embranchements à Winnipeg et à Toronto, et à donner à la compagnie l'option de partir du Lac Saint-Jean, au lieu de Québec.

La carte ci-annexée montre la ligne projetée de Québec et de la tête de la navigation de la rivière Saguenay à la Baie James, et de là touchant à l'extrémité nord du Lac Winnipeg, traversant le district de la Rivière à la Paix et la Passe de la Rivière à la Paix ou de la Rivière-au-Pin, au Port Simpson, sur la côte du Pacifique, avec des embranchements à Toronto et à Winnipeg.

Les avantages de cette ligne pourraient se résumer brièvement comme suit :

1. DISTANCE.—La distance de Québec à Port Simpson serait de 250 milles plus courte que de Québec à Vancouver par le C. P. R., et de Chicoutimi à Port Simpson de 370 milles plus courte. La distance de Chicoutimi à Winnipeg serait de 280 milles plus courte que de Québec (C. P. R.) à Winnipeg. La distance de Chicoutimi à Yokohama serait de 720 milles plus courte que de Québec à Yokohama par le C. P. R.

2. LES RAMPES.—La plus grande hauteur de cette ligne, dans la Passe de la Rivière au Pin ou de la rivière à la Paix, serait d'environ 2,000 ou 2,800 pieds au-dessus du niveau de la mer. La plus grande hauteur du C. P. R., plus au sud, est de 5,400, et l'un des chemins de l'American Pacific atteint une élévation de 11,000 pieds. La différence de hauteur entre le St-Laurent et la Baie James est moins de 1,200 pieds, et les abords aux deux sommets sont si graduels qu'il n'y aurait aucune difficulté de pratiquer une rampe maximum d'un par cent, d'un océan à l'autre, et probablement le maximum de 6-10 de 1 %, que recherchent si ardemment aujourd'hui les voies ferrées américaines.

3. PORTS DE MER.—On dit que le havre de Port Simpson est le plus beau de la côte du Pacifique au nord de San Francisco. Nottaway est le seul port à eau profonde sur la Baie James, et, grâce à ses creusages, des vaisseaux tirant trente pieds peuvent y entrer. La côte que cette voie ferrée pourra desservir sur les baies James et Hudson sera d'environ 4,000 milles. Les vaisseaux de n'importe quel tonnage peuvent se rendre à Chicoutimi (six milles plus bas que la ville) et Québec possède de magnifiques quais qui ont coûté $,000,000 au gouvernement, avec des ancrages à eau profonde et des installations d'élévateurs pour les steamers (si ce tonnage est nécessaire plus tard) tirant

quarante pieds d'eau. On croit fermement que Québec deviendra un port d'hiver pour les vaisseaux océaniques d'une construction convenable. Il n'y a pas longtemps la Baltique était fermée, comme le St-Laurent, tout l'hiver. Maintenant, elle est sillonnée régulièrement et avec sureté pendant tout l'hiver, par plusieurs steamers transportant 5,000 à 8,000 tonnes de fret, et sans aucune difficulté pour les assurances. Dans tous les cas, il n'y a aucune difficulté de faire de Chicoutimi un port d'hiver. La glace sur le Saguenay est en grande partie de la glace d'eau salée, facile à briser; le Saguenay offre une sureté parfaite aux navires, étant tout à eau profonde et protégé contre les chutes de neige par de vraies murailles; et le Saint-Laurent, du Saguenay à la mer, ne renferme aucun des écueils et des autres obstacles qui existent quelque peu entre Tadousac et Québec. Si ces ports devenaient temporairement inaccessibles en aucun temps de l'hiver, le pont que l'on est à construire à Québec donnera à ce chemin de fer un accès prompt et facile aux ports d'hiver d'Halifax et de Saint-Jean.

4. Climat.—Le pire climat que l'on pourrait rencontrer sur la ligne projetée, serait celui de la région comprise entre le lac Saint-Jean et la baie James. De récentes informations tendent à démontrer qu'on s'est entièrement mépris sous ce rapport. Des observations faites à Moose Factory, sur la baie James, prouvent que la moyenne de la température d'été pendant cinq ans a été un peu plus chaude qu'à Chicoutimi et de trois degrés plus chaude qu'à Rimouski, et que la moyenne de la chute de neige a été la moitié de celle de Montréal. De sorte que sous le point de vue du climat, tout ce que l'on peut cultiver à Rimouski, à Chicoutimi ou à Winnipeg, on peut le cultiver dans le territoire de la baie James.

5. Sol.—Récentes explorations prouvent que le sol du territoire de la baie James est égal à celui de la vallée du Saint-Laurent. Celui de l'immense vallée de la rivière à la Paix est bien connu pour sa fertilité, et un renseignement sûr démontre que la région comprise entre la baie James et le lac Winnipeg et entre le lac Winnipeg et la Rivière à la Paix est aussi excellent. De sorte qu'on peut dire que toute la contrée située entre le Saguenay et les Montagnes Rocheuses est propre à la colonisation et à la culture des céréales, et peut contenir une population de plusieurs millions, pouvant, de fait, être la zône comprise entre cette ligne et le C. P. R. était colonisée, récolter du blé pour toutes les îles Britanniques et les rendre indépendantes de tous les autres pays étrangers.

6. Minéraux et bois.—Les rapports du département géologique indiquent que cette contrée est riche en minéraux. On trouve le meilleur fer dans la région de la Baie James, ainsi que du charbon et du cuivre. Le district situé au nord de la rivière à la Paix abonde en pétrole, et la région comprise entre les Montagnes Rocheuses et la côte du Pacifique en charbon bitumineux et anthracite, en or et en cuivre, et un embranchement de cette ligne créerait la route la plus courte sur le sol canadien jusqu'aux champs aurifères du Yukon, si jamais on a besoin d'un chemin de fer pour cette contrée. Le district de la Baie James et la région située à l'est et à l'ouest du Lac Winnipeg sont boisés de la meilleure épinette, et les rivières abondent en pouvoirs d'eau propres à convertir ce bois en pulpe et en papier.

7. Militaire et naval.—Dans les cas d'hostilités avec nos voisins, ce qui n'arrivera jamais nous l'espérons sincèrement, la ligne actuelle du C. P. R. serait brisée en vingt endroits dans une semaine, et les communications ne seraient jamais rétablies. La ligne projetée est à 500 à 600 milles de la frontière, protégée par des flottes à Québec, au Saguenay, à Nottaway et à Fort Simpson, serait imprenable et recevrait, pour cette raison, l'appui du gouvernement anglais. Cet appui ne coûterait pas cher, puisque la dépense annuelle d'un navire de guerre paierait l'intérêt sur le coût de toute l'entreprise.

8. Manitoba.—L'embranchement de Winnipeg procurerait à la province du Manitoba son débouché le plus court et le moins dispendieux à un port de mer. La diminution de la distance, la nature plane de la voie et les rampes peu considérables auront pour conséquence, croit-on, de lui faire transporter le blé à un port de mer à sept centins du minot à meilleur marché que paie aujourd'hui le cultivateur du Mani-

Roberval, le Quai et une partie du village — Première section du chemin de fer Trans-Canada, et son terminus Est au Lac St-Jean

toba. Cette economie, menée sur la presente recolte, paierait presque l'interêt sur le coût du chemin. Si la navigation des detroits de l'Hudson devient jamais praticable, la distance de Winnipeg aux Detroits via Nottaway, ne serait pas plus grande que via Churchill, et elle a travers une contrée beaucoup plus riche.

Pour toutes ces raisons nous pensons que la ligne indiquée sur la carte ci-incluse serait la meilleure qu'on pourrait construire, tant sous le point de vu impérial que sous le point de vue canadien, et il ne faudrait pas oublier que, sur tout sa longueur, elle traverserait une contrée située entre les latitudes 47 et 54, ou dans la même position géographique que Paris, Berlin et Varsovie en Europe.

Le grand succes financier réalisé par le Pacifique Canadien a rendu beaucoup plus facile l'œuvre de s'assurer des capitaux pour une telle entreprise qu'il y a vingt ans, et le projet n'aurait pas à redouter le capital placé dans le Pacifique Canadien, attendu que la colonisation de la region comprise entre les deux lignes benéficierait grandement à ce chemin de fer.

Le Trans-Canada devra se fusionner avant longtemps avec le Canadian Northern de MM. McKenzie et Mann, parceque son parcours de la Saskatchewan au Port Simpson et de Manitoba à Québec serait le meilleur que l'on pourrait choisir pour le débouché de ce chemin aux deux océans.

Nous avons lieu d'espérer que la province de Québec accordera un subside en terre, probablement de 20,000 acres par mille, pour la premiere section de ce chemin de fer du Lac Saint Jean a la Baie James, environ 380 milles, et l'on aussi l'espoir que la province d'Ontario pourra accorder un subside semblable de la Baie James a la frontière ouest de la province près du Lac Winnipeg.

Si le gouvernement de la Puissance accorde le subside ordinaire de $6,400 par mille, on pense établir une base financiere qui permettra de réaliser les capitaux nécessaires pour conduire à bonne fin cette importante entreprise, qui fera du Canada un pays populeux, et dont les grandes ressources agricoles seront exploitées, au lieu d'être un fragment de colonie sujet, comme il l'est aujourd'hui, au bon vouloir—au jour le jour—de nos puissants voisins du Sud.

Là ou la ligne traversera les terres du Dominion, on doit sans doute espérer que le Dominion accordera le même subside en terre que le gouvernement provincial.

En s'appuyant sur cette base financière les promoteurs de cette entreprise seraient disposés à suggérer les avantages suivants pour le Canada, avantages qui n'ont jamais été offerts au pays par aucune autre corporation de chemin de fer.

1. Construire tout le chemin avec les rails d'acier et les ponts en acier de fabrication canadienne, offrant ainsi aux nouvelles usines d'acier et de fer de Sydney, de Midland, du Sault Ste-Marie et de Hamilton un immense marché pour une grande quantité d'acier.

2. Accorder le transport gratuit, de Québec a tout point sur leur ligne, à tous les immigrants et aux colons *bona fide* et leurs effets.

3. Transporter le blé de tous les points de la ligne dans la province du Manitoba, aux steamers océaniques à Chicoutimi ou à Québec pour neuf centins du minot, épargnant par la au cultivateur du Manitoba environ six centins par minot sur les taux actuels de fret a un port de mer.

Nous avons l'honneur d'être,
Sir,
Vos obéissants serviteurs.

(Signé) J. G. SCOTT,
Secrétaire,
du chemin de fer
Trans-Canada.

(Signé) GEO. TANGUAY,
Président,
Chambre de Commerce de
Québec.

LETTRE DU RÉV. PÈRE NÉDELEC, ANCIEN MISSIONNAIRE A LA BAIE JAMES

Mattawa, 15 novembre 1887

J. G. Scott, Ecr.,
Quebec

Cher Monsieur,

J'accuse réception de votre lettre du 8 du courant, dans laquelle vous me demandez des renseignements sur le vaste territoire de la Baie d'Hudson :—la Sibérie du Canada. Pour répondre à vos questions d'une manière satisfaisante il faudrait être explorateur, géologue, minéralogiste et même agriculteur, en un mot expert dans toutes les branches de la science. J'avoue que je ne suis qu'un simple missionnaire chez les hommes de chantiers de l'Outaouais. Néanmoins, je considérerai toujours comme un plaisir et un devoir de vous obliger au meilleur de ma capacité et de mes connaissances et l'étendue de mes observations. Outre cela, je puis vous référer à de bonnes autorités sur chaque sujet. Mais pour repondre à vos questions :—

1. Le pays est généralement habitable, à l'exception de quelques endroits, principalement le long de la côte. Près de la côte, la pêche est bonne.

2. Toutes les espèces de grain, excepté le blé et le sarrasin, aussi les fruits et les légumes, sont, règle générale, cultivées avec succès, à l'exception de quelques endroits disséminés sur la côte.

3. Il m'est difficile de dire quelle population peut contenir ce territoire. Il y a place pour des millions, avec une agriculture améliorée et le développement des industries.

4. La plus forte chaleur est de 100° et le plus grand froid sur la côte est de 55°. La moyenne en janvier est de 3.

5. Dans quelques endroits, le climat est meilleur que celui du nord de l'Allemagne, de la Pologne, de la Norvège, du nord de l'Ecosse, du lac St-Jean, de Terreneuve. Dans quelques parties les ressources naturelles sont magnifiques, dans d'autres elles ne sont pas aussi bonnes. Règle générale, il ressemble à celui de Québec et du district du lac Saint-Jean. Tout ce que je puis dire c'est que la contrée est plus vaste et plus habitable qu'on se l'imagine.

6. Le sol est en général d'une nature argileuse. Voyez "Les Relations des Jésuites" ; Voyage du Lac Saint-Jean à la Baie d'Hudson, Proulx. Voyez aussi les rapports favorables de Bowen, magistrat stipendiaire, des îles Manitoulin, Ontario.

7. Entre le lac Temiscamingue et la hauteur des terres, le pin blanc et rouge, l'épinette et le bouleau tendre abondent ; de l'autre côté de la hauteur des terres, il y a de l'épinette, du bouleau tendre et du cèdre.

8. Voyez le rapport du Dr. Bell, geologue, sur les minéraux.

9. Il y a une grande quantité d'animaux à fourrure, d'oiseaux et de poisson ; les baleines sont aussi abondantes. Voyez le rapport du Capitaine Gordon, 1885, 1886-7.

10. La chute de neige n'est pas excessive.

TELLE EST LA BAIE D'HUDSON

Qu'était le Canada il y a 200 ans? Qu'étaient les Etats Unis? Dans mon opinion, ça serait une bonne chose pour la province de Québec de revendiquer possession de cette partie de la baie d'Hudson qui lui appartient. Votre compagnie devrait établir une colonie acadienne à la baie. C'est la population qu'il faut à cette contrée, et pendant que les ressources du pays se développent et que la richesse s'accumule, on devrait envoyer un steamer de Québec pour développer davantage et explorer la contrée, en attendant qu'un chemin de fer traverse la vallée du Saint Maurice.

Votre dévoué,

[Signé,) J. M. NEDELEC, O. M. I.,

Missionnaire des Sauvages

Moose Factory, Baie James Bétail appartenant à l'Evêque

Moose Factory, Baie James Résidence de l'Evêque

EXTRAITS D'UNE LETTRE DU RÉV. PÈRE PARADIS AUTREFOIS MISSIONNAIRE A MOOSE FACTORY

"Ce territoire est très propice à la colonisation et la terre est de première classe. Du lac Témiscamingue, qui se trouve à 650 pieds au-dessus de la mer, à Moose Factory, cette distance de 500 milles est une plaine d'argile noire, très favorable au grain, et bien boisée d'erable et d'autres bois durs. A la hauteur des terres, 920 pieds au dessus de la mer, on trouve du pin en abondance, ainsi qu'un très gros peuplier. Du lac Abittibi a la Baie James on trouve la plus belle epinette de l'Amerique, et sur le coté sud des montagnes il y a du pin rouge.

TEMPÉRATURE :—Le thermomètre a descendu à 50° en dessous de zéro à Moose Factory—en été il a monté à 100 au-dessus ; à la hauteur des terres, les étes sont plus froids ; la moyenne de la chute de neige est de trois pieds, ce qui est beaucoup moins qu'à Quebec.

PRODUITS.—Les meilleures pommes de terre possibles et toutes les plantes à racines se cultivent ici. On n'a pas fait l'essai du grain sur une grande échelle. Je pense que le blé reussirait aussi bien qu'au Manitoba. L'avoine, le foin et l'orge réussissaient certainement. Le foin naturel, excellent pour l'elevage des bestiaux, est très abondant. On élève de l'excellent bœuf ici.

GIBIER.—Les oies et les canards sauvages sont abondants au Fort Albany, au nord de Moose Factory ; les sauvages tuent là tous les ans 30,000 oies pour approvisionner la compagnie de la Baie d'Hudson, c'est le nombre qu'ils s'attendent de fournir à chaque saison.

MINÉRAUX.—Voyez le rapport du Dr. Bell. Je le trouve très consciencieux dans ses rapports. Le plâtre abonde à l'embouchure de la rivière Abittibi. Je pense qu'il y a du charbon et du petrole sur les bords de la riviere. Il y a du fer en grande quantité. Les sources minérales abondent.

L'esturgeon abonde dans les rivières ; et sur la côte est, à 30 miles du rivage, on trouve des marsouins et tout le poisson qu'on rencontre dans le golfe Saint-Laurent, et cela en grande abondance.

Je n'ai aucune hésitation à recommander la construction d'un chemin de fer de Québec à la baie James. Les sauvages rapportent que la terre vers le lac Mistassini est très unie et le sol argileux. Vers la hauteur des terres elle est sablonneuse et rocailleuse. Des prairies, de 4 a 6 milles de largeur, sans arbres, s'étendent à l'ouest de la baie James, suivant les sauvages, à quelque 1200 milles.

Je pense qu'on peut comparer ce territoire à l'Allemagne en Europe, et le district du Fort Albany à la Russie.

Le climat ressemble à celui de Kamouraska, avec les mêmes fleurs, les mêmes fruits sauvages, tels que les groseilles, les fraises, les baies de genievre et les ataças.

A Moose Factory il y a des jardins splendides contenant du raisin, des groseilles et toutes sortes de légumes. Dans l'un d'eux, il y a un frêne qui a été planté il y a dix ans et qui mesure maintenant 15 pouces de diamètre.

La glace disparaît des rivières vers la fin d'avril, et la baie est navigable au 5 ou au 13 de mai. La fermeture a lieu du 1er au 20 novembre. La plus haute marée est de 10 pieds.

LETTRE DU PROFESSEUR BELL

CHEF DU DÉPARTEMENT DES EXPLORATIONS GÉOLOGIQUES.

OTTAWA, 7 mars 1887

J. G. SCOTT, Ecr
Quebec

CHER MONSIEUR,

Votre lettre du 4 m'est parvenue ce matin, et je réponds à vos questions *seriatim* comme suit :

1.—Une partie considérable du territoire au sud de la Baie James est propre à la colonisation

2.—Mes propres explorations ne s'etendent pas à l'est du Bassin de la Riviere du Daim (Moose) Dans ce bassin, on trouve une grande quantité de bonne terre entre le partage des eaux des grands lacs et le commencement de la region basse et plate au sud ouest de la Baie James Ceci comprend environ un tiers de la region situé entre le Lac Supérieur et la Baie James Le sol est, pour la grande partie, de terre grasse brunatre et sablonneuse et d'argile légèrement colorée, avec du sable en quelques endroits Dans les forets conifères, quand le terrain est uni, la surface est couverte d'une mousse épaisse, mais quand ce bois a été brûlé et remplacé par des arbres tombants, le sol est sec

3.—La temperature de l'été et de l hiver ressemble à celle du comté de Rimouski. Les étés ne sont pas aussi chauds, ni les hivers aussi froids qu'a Winnipeg

4.—La moyenne de la chute de neige est de trois pieds, ou un peu plus, mais pas tout à fait aussi considérable que dans les environs de la cite de Québec

5.—Les patates et toutes les espèces de plantes à racines poussent d'une manière remarquable. Le foin croît aussi en abondance. L'orge, je pense, serait une récolte sur tous les ans, et l'on pourrait cultiver aussi le seigle avec avantage On seme de l'orge chaque année à Moose Factory et a Rupert's House, et elle a bien mûri chaque annee que j'ai visité ces endroits On dit cependant qu'elle a manqué quelques années Toutefois, ces lieux sont beaucoup plus au nord que la region que j'ai indiquée et ce qui leur est le plus nuisible, c'est le voisinage de la mer, qui exerce, dit-on, une influence défavorable pendant l'automne M John McIntyre (maintenant du Fort William) dit qu'il a récolté du ble à Missinibi et à New-Brunswick House, sur l'étendue précitée. J'ai fait des expériences a New-Brunswick House et a Norfolk, sur la riviere Abittibi, avec une grande variété de graines de champs et de jardins, et les résultats ont prouvé que cette région peut produire tout ce qui peut être cultivé, disons dans le comté de Rimouski. Je considere cette région comme très propre à l'élevage des bestiaux et à l'industrie laitiere, et il est probable qu'elle convient aussi à la culture des grains

Le sol à Moose Factory est pesant et froid ; cependant on y cultive avec succès les légumes, etc On peut mentionner entre autres les patates, les feves, les pois, les navets, les betteraves, les carottes, les choux, les oignons, etc. Pour démontrer l'absence des gelées d'été à Moose Factory en 1877, je mentionne à la page 27 de mon rapport, pour cette année, qu'a notre retour à Moose Factory (du nord) à la fin de septembre nous avons constaté qu'il n'y avait eu là aucune gelée pendant tout l'été, et que les plantes les plus tendres, telles que melons, concombres, fèves, balsamines, tabac, graine de ricin, croissant en plein air, étaient tout à fait vertes et florissantes. Cet été était, probablement, toutefois, plus beau qu'à l'ordinaire.

Certains employés de la compagnie de la Baie d'Hudson ont fait remarquer que j'aurais dû mentionner le fait que quelques-unes des plantes susdites avaient été semees sur des couches-chaudes dans la maison Mais tout ce que j'avais à prouver c'était

Champ de Blé, St-Félicien — Première section du chemin de fer Trans-Canada à l'ouest de Roberval

l'absence des gelées d'été, cette année-là Ces plantes, du reste, sont semées en général sous verre dans les autres parties du Canada.

6.—Le pin blanc et le pin rouge croissent dans la partie sud du bassin de la rivière du Dain, mais le bois le plus abondant dans toute la région comprend l'epinette blanche, l'épinette noire, le tamarac, le cèdre blanc (aussi loin au nord que Moose Factory), le bouleau blanc le tremble, le peuplier a l'écorce rude, le pin "nain" et le bouleau. Il y a un peu d'orme et du frêne noir, dans la partie sud, mais ils ne valent rien sous le rapport commercial. Quelques-uns des bois susnommés peuvent être exportés.

7.—On trouve des minéraux dans cette région ; presque tous les métaux paraissent être de formation huronnienne ; on pense qu'une veine suit de près les rives du Lac Abitibi, au sud du Lac Mistassini, et cette veine serait traversée par toute voie ferrée allant de Québec a la Baie James Le fer et le plâtre sont abondants au nord-ouest de Moose Factory

Les rivages de la Baie d'Hudson, qui seraient tributaires au chemin de fer projeté renferment une variété de minéraux en quantité payante.

8.—On ne peut pas dire qu'on a trouvé du charbon dans la région en question. J'ai trouvé du charbon mou en différentes places sur les rivières Missinabi et du Dain ; j'en ai aussi trouvé sur les rivières Mattagami et Albany, mais la qualité était tout a fait inférieure et dans une contrée aussi bien boisée que celle-ci, on ne le rechercherait pas comme combustible J'ai aussi trouvé de l'anthracite sur une grande île longue près de la côte est de la Baie d'Hudson, mais je ne pense pas que la quantité en soit considérable, quoique la qualité soit de première classe En autant que j'ai pu l'apprendre, il y a une grande chance, géologiquement parlant, de trouver du charbon dans les îles de la Baie James, mais nous n'avons encore aucune preuve qu'il en existe réellement.

9.—Parmi les poissons qu'on a trouvés dans les baies James et d'Hudson, un beau poisson blanc, la truite de lac du Lac Supérieur, et quelques espèces plus petites, la truite de mer, le saumon, la morue, le caplan ; etc., outre cela les poissons d'eau douce, des rivières et des lacs, tels que la truite tachetée, le petit saumon, le brochet, etc. On constatera probablement que les pêcheries de la baie sont de grande valeur Les animaux qui donnent de l'huile, tels que les phoques et les marsouins, peuvent être compris dans "les pêcheries."

10.—Je n'ai pas étudié suffisamment la question pour dire si je dois ou non recommander la construction d'un chemin de Québec à la Baie James ; mais si l'on décide de construire une semblable ligne, le point vers lequel on devrait tendre, doit être l'embouchure de la rivière Rupert, l'extrémité sud de la baie de Rupert, ou la Baie Hannah On peut, je pense, atteindre ces points et s'en éloigner à eau suffisamment profonde, quoique l'extremité sud de la Baie James soit peu profonde Si l'on bâtissait un chemin de fer a l'extremité sud de la Baie James, les steamers pourraient longer la côte est, qui, je le crois (d'après expérience) sera attrayante comme séjour d'été pour les touristes des Etats-Unis et du Canada

Pour plus amples renseignements, je vous réfère à quelques-uns de mes rapports, page 27 des explorations générales de 1879–80, et page 7 des mêmes rapports de 1877–78

Je suis, cher Monsieur,

Votre dévoué,

(Signé) ROBERT BELL, I. C. M. D.

LETTRE DU PROFESSEUR BELL

CHEF DU DEPARTEMENT DES EXPLORATIONS GEOLOGIQUES

OTTAWA, 30 août 1902

CHER M. SCOTT,

Je vous remercie de votre lettre du 27 du courant, et de la copie de la nouvelle édition du prospectus du chemin de fer Trans-Canada. Il est très bien fait et renferme des renseignements de grande valeur. Votre ligne sur la carte demontrant la limite nord où croissent les céréales n'est pas trop au nord. De fait, elle correspond tout à fait à la limite nord où il est possible de cultiver le blé. J'ai vu mûrir du blé pendant deux ans à Waskaganish, au sud-est de Rupert's House.

Comme les chemins de fer existants ne pourront probablement pas transporter la récolte phenoménale du grain du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest cette année, ça serait une occasion favorable de construire le chemin de fer Trans-Canada.

Votre tout dévoué,

ROBERT BELL

J. G. SCOTT, Ecr.,
Secretaire du
Chemin de fer Trans-Canada,
Quebec.

LETTRE DE M. HENRY O'SULLIVAN.

INSPECTEUR DES ARPENTAGES DE LA PROVINCE.

LORETTE, 26 DÉCEMBRE 1901.

J. G. SCOTT, Ecr.,
Gérant général,
Cie du chemin de fer Trans-Canada,
Québec.

CHER MONSIEUR,

J'ai reçu votre lettre du 26 du courant, dans laquelle vous demandez des renseignements sur la partie nord de notre Province, entre la hauteur des terres et la Baie James, récemment acquise du gouvernement du Dominion, et en réponse je m'efforcerai de répondre à vos questions dans l'ordre indiqué.

1. Quelle proportion, approximativement, du territoire en question, au sud de la rivière East Main et à l'ouest du Lac Mistassini, considérez-vous propre à la colonisation?

Rép.—D'après ce qu'on peut voir en suivant les principaux cours d'eau et incidemment ceux qui coulent dans l'intérieur, je puis dire que plus des deux tiers de la superficie des terres seraient propres à la culture, car il n'y a pas de montagnes d'une grande étendue, et la terre s'éleve généralement en pentes faciles à partir du plus bas niveau des lits de riviere, et à moins des marais étendus qui peuvent exister dans les plaines unies entre les principales rivières, il n'y a aucune raison pour que la plus grande partie de la contrée ne serait pas propre à la Colonisation si l'on prouve que les conditions climatériques sont favorables.

Chutes du Portage-à-l'Ours, Rivière Ashuapmouchouan Première section du chemin de fer Trans-Canada

2 Quelle est la nature du sol ?

Rép — Le sol est principalement d'argile ou argileux ou de marne sablonneuse, avec ci et là des couches de sable pur, abondamment couvert de pin nain, là où la region a été ravagée par le feu

Il y a aussi des espaces pavés de roches, généralement dans le voisinage des chutes et des rapides, mais la proportion des terres rocheuses est bien moindre au nord du Saint-Laurent qu'au sud Je puis parler de ce fait d'après la connaissance personnelle que j'ai du pays, car j'ai remonté toutes les rivières depuis leur décharge dans le Saint-Laurent jusqu'à la hauteur des terres, et du méridien ouest du Lac Mistassini à la frontière d'Ontario, et je puis affirmer en toute sureté, quant à la nature du sol que le versant nord est de beaucoup supérieur au versant sud

3 Quelle est la nature du climat ? Et qu'avez-vous a dire de la chute de neige ?

Rép — J'ai fait mes explorations dans cette region principalement pendant les mois d'été, de juin à octobre inclusivement, et je n'ai pas ressenti de différence marquée entre le climat de cette region et celui du versant sud du Saint-Laurent à égale hauteur Dans mon opinion la chute de pluie est plus considérable, mais mes assistants qui ont hiverné dans le voisinage de Rupert House, en 1897-8, et qui ont traversé le pays à partir de là jusqu'au lac Abitibi, en mars et avril, rapportent que la chute de neige est moindre que dans les regions avoisinant le fleuve Saint-Laurent

En tenant compte des observations faites de mon parti, et d'après ce que j'ai pu apprendre des naturels et des employés de la Compagnie de la Baie d'Hudson, je puis dire que la moyenne de l'épaisseur de la neige au milieu de l'hiver est entre 3 et 4 pieds

Comme vous le verrez par les tableaux de mon dernier rapport qui n'ont été fournis avec bienveillance par M. Stupart, directeur du bureau météorologique à Toronto, pour les six mois de l'été, mai à octobre inclusivement, pendant trois ans, le climat de Moose Factory est de plusieurs degrés plus chaud que de celui de Rimouski

4. Quelle espèce de grain et de plantes à racines pensez-vous qu'on pourrait cultiver avec avantage, si un chemin de fer passait au centre de ce territoire ? Est-ce que le pays conviendrait à l'élevage du bétail ?

Rép — L'avoine, l'orge, les pois et le sarrasin Le blé a mûri à Waswanipi sur le centre de la region en question, et la semence du grain recolté en cet endroit a aussi bien réussi que celle qui avait été envoyée là par le Dr R Bell, directeur des explorations géologiques, semence provenant des fermes Expérimentales. Voyez les rapports du Dr Bell 1895-6 Les pommes de terre, les choux, les navets, et presque toutes les espèces de légumes récoltés au Canada ont été cultivés avec succès à Waswanipi, Rupert House et Moose Factory, et même aussi loin au nord que East Main Fort.

Il paraît que les moutons réussissent mieux à ce dernier poste qu'à Rupert House.

On élève de splendides bêtes à cornes à tous ces postes, la seule difficulté qu'on a à surmonter pour l'élevage des bestiaux c'est la longueur des hivers

5 Est-ce que le pays est bien boisé, et de quelles espèces de bois ?

Rép — Le pays est en général bien couvert d'épinette, le principal bois remarquable, on trouve aussi le peuplier et le bouleau (bouleau blanc) en abondance, là où l'un et l'autre ont laissé des traces de leur passage On voit le pin gris ou le pin nain dans les districts pauvres, mais il n'y a pas de pin blanc ou de pin jaune au delà de la hauteur des terres, à l'exception de quelques bosquets épars dans le voisinage du Lac Abitibi

Une espèce de gros peuplier, appelé peuplier noir ou balsamier de Gilead, croît en grande quantité dans la Vallée de Mekiscan, assez gros pour donner quatre ou cinq pieds sciés de un à 2½ pieds de diamètre, sans aucun nœud.

On dit que cette espèce de bois est très recherchée par les ébénistes On trouve dans toute la region assez de tamarac pour la construction d'un chemin de fer, mais la mouche en a dévasté une bonne partie dans ces derniers temps.

6. Quels minéraux y trouve-t-on ?

Rép.—Le fer en abondance, le cuivre, l'or ; de fait on trouve tous les minéraux dans la veine huronienne qui traverse cette région à l'ouest du Lac Mistassini. Voir les rapports geologiques

7. Quels sont les poissons, et quels sont ceux qui ont plus de valeur ?

Rép.—Le poisson blanc, la truite, l'esturgeon, le brochet et le doré des lacs intérieurs et des rivières du bassin de Nottaway deviendront certainement d'une grande valeur, si l'on ouvre dans cette région une communication par voie ferrée.

Il n'y a pas d'esturgeon dans les eaux de la Rupert, mais on y trouve toutes les autres espèces de poissons nommés plus haut

Je ne suis pas suffisamment renseigné pour dire ce que sont les pêcheries des baies James et d'Hudson : tout ce que je puis dire c'est que lorsque j'explorais la côte dans le voisinage de l'embouchure de la Riviere East Main, j'ai vu plusieurs marsouins prenant leurs ébats, et j'ai vu les Sauvages prendre en abondance de la truite et du poisson blanc à cet endroit et à Rupert House.

8.—Peut-on obtenir un bon port de mer à la Baie James et quelle est la profondeur de l'eau ?

Rép.—La Baie James est en général très basse Les navires de la compagnie de la Baie d'Hudson ne peuvent pas aller à plus de cept milles de Moose Factory

Aux embouchures des rivières Rupert et de la Petite Nottaway, on peut avoir des ports surs pour des vaisseaux tirant de dix à quatorze pieds d'eau, mais ils ne peuvent entrer qu'a la marée haute

A l'embouchure de la Grande Nottaway, il y a assez d'eau pour tenir les plus gros vaisseaux à flot, mais il faudrait effectuer des creusages considérables avant d'y avoir accès

9.—Est-ce qu'il y a de bons pouvoirs d'eau, et quels sont les plus considérables ?

Rép.—On rencontre une grande quantité de pouvoirs d'eau à des intervales convenables dans toute la région

J'en ai mesuré un sur la Grande Nottaway—rivière aussi large que l'Outaouais et ayant en quelques endroits un mille de large—qui donnait une force de 400,000 chevaux et trois sur la Rupert—une autre immense riviere—qui fournissaient la force de plus de 3 0'00 chevaux chacun, l'un d'eux donnait 350,000 chevaux.

Mes informations sur ce territoire sont basés sur trois differentes explorations que j'ai faites pour le gouvernement provincial en 1894, en 1897 et en 1899, l'un de Temiscamingue et du Lac Victoria, l'autre de la source du Saint-Maurice, et la troisieme du Lac Saint-Jean, en revenant en 1897 par la rivière du Daun et le Lac Supérieur J'ai suivi la Nottaway et ses trois tributaires de leurs sources a l'embouchure de cette immense riviere a la Baie James

Une vaste partie de ce territoire forme une grande plaine d'argile que l'on peut comparer, quant au sol, a la vallée du Saint-Laurent entre Montréal et Quebec.

Sincerement à vous,

HENRY O'SULLIVAN,

D. L. L. et I. C.

Membre de la Soc. I. C. Can.

Extrait d'un Discours Prononcé par M. F. O Davis, M.P., de la Saskatchewan, dans la Chambre des Communes a Ottawa en mars 1902, sur la question du Transport du Grain

"Il nous faut une voie ferrée ininterrompue qui puisse être exploitée pendant les douze mois de l'année et être doublée au besoin. L'an dernier 100,000 personnes dans l'ouest ont recolté 100,000,000 de boisseaux de grain. Nous aurons la bonne chance d'avoir nouveaux par année et, dans huit ou dix ans, le rendement de cette contrée sera de 400,000,000 ou 500,000,000 de boisseaux qu'il faudra transporter vers le littoral; nos canaux emprisonnés par les glaces pendant six mois de l'année ne pourront pas accomplir cette tâche. Nous voulons mettre notre grain dans un wagon qui le transportera directement au bord de la mer. Trop d'argent a été dépensé pour créer un port artificiel pour faire un port océanique dans un endroit que la nature n'avait pas choisi. Si nous avions consacré la moitié de cette somme au port de Québec, afin de lui procurer les installations nécessaires et de mettre ce port en état de recevoir les plus gros vaisseaux qui seront construits d'ici a vingt ans, si nous avions une voie ferrée partant du centre des territoires et se rendant directement au port de Québec d'où nous pourrions exporter nos produits toute l'année durant, nous n'entendrions pas parler du manque de wagons dont il est si souvent question présentement.

"Il faut aussi tenir compte de la dépréciation de la valeur du blé, des intérêts à payer et des primes d'assurance, lorsque le grain est emmagasiné pendant l'hiver, ce qui représente une perte d'au moins 6 centins par boisseau. Il y a aussi autre chose à considérer. Si nous ne pouvons compter que sur nos canaux, nous devrons emmagasiner une immense quantité de blé dans les élévateurs a la tête du Lac Supérieur; et l'ouverture de la navigation, au printemps, quand ce grain sera transporté sur les marchés de l'univers, les prix baisseront et les cultivateurs perdront, non seulement ce qu'il faudra défalquer pour les frais d'emmagasinage et d'assurance, mais encore grâce a la moins-value causée par la livraison sur le marché d'aussi fortes quantités de céréales.

"Il nous faut une voie ferrée ininterrompue depuis l'ouest jusqu'a un port de mer, et Québec est le port le plus avantageux. Ceci nous permettrait de diriger nos produits vers un port qui pourrait être ouvert a la navigation toute l'année durant, de façon a favoriser la culture des grains et des autres produits du Nord Ouest, a augmenter, non seulement le trafic de cette partie du pays, mais le commerce et la richesse de toute la confédération. Le gouvernement du jour a encore un vaste domaine, malgré les $37,000,000 d'acres que nos amis de l'opposition ont donnés aux compagnies de chemins de fer. En dépit de leur gaspillage, il nous reste encore des millions d'acres de terres fertiles, apanage du peuple de ce pays. En procurant les moyens de transport nécessaires, en colonisant le pays, en y attirant des immigrants, nous augmenterons tellement la valeur de notre domaine que, dans dix ans, nous aurons amplement de fonds pour éteindre notre dette nationale."

Lettre du Très Rév. W. Carpenter Bompas, évêque de Selkirk

Le Très Rév. W. Carpenter Bompas, D. D., évêque de Selkirk, qui a vécu presque toute sa vie dans le territoire en question, dit :

"La route que vous vous proposez pour votre chemin de fer est exactement celle que je désirais avoir pour ouvrir les vastes territoires auxquels je me suis tant intéressé et dans lesquels j'ai passé la plus grande partie de ma vie. Les immenses sections inexploitées, connues autrefois sous le nom de Territoires de la Baie d'Hudson seront, j'espère, ouvertes à la civilisation par votre chemin de fer. Je ne puis concevoir d'entreprise mieux appropriée pour reculer les bornes de la terre habitable.

Le raccordement de votre chemin de fer avec la Baie d'Hudson sera, je crois, d'un grand avantage sous tous les rapports, tant pour le commerce que pour la défense du Canada, si besoin s'en fait sentir. Je considère comme très avantageuse votre route par

voie de Norway House, Lac Vert, Athabasca Landing et le Lac du Petit Esclave, sous le rapport du commerce et pour la colonisation d'une partie du territoire, et spécialement comme voie de communication avec la région nord de la rivière Mackenzie et celle des Grands Lacs du Nord, Lac du Grand Esclave et Lac du Grand Ours, avec leurs magnifiques territoires, riches en fourrures et la région d'Athabasca couverte de bois et d'huile.

Et là vous venez à la Rivière à la Paix que je considère comme la principale pierre précieuse de toute la Puissance, je pense qu'elle sera colonisée aussitôt que votre chemin de fer y aura accès. C'est une honte qu'une région aussi belle reste inhabitée, à cause du manque de communications.

Vous passez ensuite par les mines d'or Ominica, qu'on exploite aujourd'hui avec succès, et lorsque j'ai descendu la rivière Skeena j'ai appris que tout le territoire de la Rivière à la Paix au Port Simpson est uni et admirablement adapté au passage d'un chemin de fer.

La route de votre chemin de fer est justement celle que je désirais. Je ne puis faire autrement que de m'intéresser à votre succès parce que votre chemin de fer renferme tout ce qu'il faut pour réaliser l'espoir depuis si longtemps caressé que ces vastes régions septentrionales sortiraient un jour de la solitude et de la désolation pour entrer dans la vie et l'activité.

Je considère votre projet admirable et digne de succès."

EXTRAITS D'UNE BROCHURE PUBLIÉE PAR M. J. CHRYSOSTOME LANGELIER SUR LE TERRITOIRE DE LA BAIE JAMES

D'abord, quant au climat, les rapports officiels nous fournissent la moyenne suivante de la température en été, comparée à celle du nord de l'Europe :

Moose Factory, Baie James	62 31
St. Pétersbourg, Russie	60 6
Stockholm, Suède	60 40
Bergen, Norvège	58 60
Christiania, Norvège	59 79

Dans l'esprit de beaucoup de gens, la baie d'Hudson n'est qu'une partie des régions polaires. C'est une erreur et une erreur grave, puisqu'aucune partie de ce grand bassin ne pénètre dans le cercle arctique et que la latitude de son extrémité méridionale se trouve même au sud du méridien de Londres. Cette erreur provient de ce que l'on n'a généralement qu'une idée très incomplète de cette grande Méditerranée du Canada. En comprenant la baie James, qui en forme le prolongement vers le sud, la baie d'Hudson mesure à peu près mille milles de longueur et plus de six cents milles de largeur à son extrémité nord. Son étendue totale approche 500,000 carrés, or, plus de la moitié de celle de la Méditerranée.

Déposition du Dr Thompson devant le comité parlementaire de Londres :

J'ai passé un hiver au Fort Nouveau-Brunswick (sur la rivière Missinabi) dit Gladman dans son témoignage, la première année de mon engagement dans la compagnie, en 1814. A ce poste, le sol est bon. On a cultivé là d'excellentes pommes de terre, ainsi que toutes sortes de légumes. L'avoine a bien mûri et a fait de la bonne farine, moulue par un moulin en acier à la main. L'orge a aussi bien réussi. A cette époque, en 1814, on n'avait pas encore essayé le blé. Depuis lors, je suis informé qu'on a fait l'essai de cette culture avec un bon succès. On élève des bêtes à cornes et on les

tient à l'etable pendant l'hiver Ce point est situé à mi chemin entre le lac Supérieur et Moose Factory

Parnston qui a résidé aux Chutes Martin, situées à deux cent cinquante milles au nord de l'embouchure de la rivière Albany qui est navigable pour les steamers jusqu'a ces chutes, affirme que, pendant l'hiver, cette localité a la temperature la Russie et celle de la France et de l' Hemage pendant les mois de juillet et d'aout Dans les saisons ordinaires, les arbres commencent a bourgeonner vers le 12 mai, et les fleurs sont en plein épanouissement a la fin du mois. Elles jaunissent et commencent a tomber au commencement d'octobre

Parlant des mineraux, M. Langelier s'exprime ainsi

Mais ces mines ne sont rien comparées à celles des iles du détroit de Nastakopa, ou l'on a découvert du minérai de fer spatique manganésifere en quantité inépuisable. Dans toutes ces iles, qui forment une chaine de plus de quatre-vingt-dix milles de longueur, le minerai de fer forme a la surface une épaisseur d'une vingtaine de pieds Ces gisements sont assez riches et assez etendus pour fournir au moins 40 000 000 de tonneaux de fer

Les mines de cuivre du lac Abatagomaw renferment de grandes richesses qui pourront être utilisées quand cette région sera traversée par un chemin de fer allant de Quebec a la Baie James. Ces gisements cuprifères couvrent une etendue de plusieurs milles carres, et l'extraction du minerai est d'autant plus facile et moins couteuse que les roches cuivreuses forment les couches superficielles du sol

Le climat, dans toute l'etendue que nous avons donnée comme susceptible de culture avantageuse, est aussi beau et meme plus chaud, dans la region de la baie James, que dans la province du Manitoba et dans les prairies du Nord-Ouest La saison agricole, c'est-à-dire la periode exempte de gelees, est plus longue au fort Moose qu'a Winnipeg plus longue que dans le district de Muskoka, et aussi longue que dans la plus grande partie de la province de Quebec. Le fait que la flore des environs du fort Moose est la même que celle des environs de Quebec demontre clairement que le climat doit être a peu pres le même dans ces deux localités

La plus belle partie de ce territoire est la région du sud, ou de la baie James, qui renferme au moins 108,800,000 acres de tres bonnes terres arables des forêts qui s'etendues et presqu'aussi riches que celles de la province de Québec, des mines de lignite, de plâtre et de fer d'une grande valeur, et qui pourra supporter et faire vivre dans l'aisance une population d'au moins dix millions d habitants, quand on la mettra en communication avec les grands centres de commerce, par la construction d'un chemin de fer

A part l'agriculture, la region possède des ressources qui en garantissent la colonisation et le developpement. C'est une terre étonnante en richesses minérales. A l'extremité Nord de la region et jusqu'aux terres barren, il y a des depots de cuivre qui paraissent être d'une richesse extraordinaire Le long de plusieurs rivieres, mais plus particulierement de l'Athabasca, on rencontre des sources de minerai de poix Des lits de 12 pieds de profondeur, creusés a dessein, ont été remplis rapidement de poix, qui est employé pour calfater les chaloupes et pour autres usages semblables Mais la poix est surtout d'une grande valeur en ce sens qu'elle indique des sources inépuisables de petrole Pres du fort Chipewyan, il y a d'immenses lits de plâtre pur Sur le côté nord du Lac Athabasca, on trouve des dépôts de plombagine Les dépots que l'on voit sur la surface du sol sont d'une qualité tellement belle que les employés de la compagnie de la Baie d'Hudson en coupaient des bandes et s'en servaient comme de crayons de bureau Ces depots de lignite et de charbon bitumineux sont énormes On rencontre le lignite, de quatre a cinq pieds d'épaisseur, a la grande courbure de l'Athabasca aussi, au bas de la rivière du Buffle, aussi loin que le Fort Murray, de fait presque partout ou il y a surabondance de charbon On trouve aussi du gaz naturel

La Compagnie Trans-Canada.

Noms des Promoteurs et Actionnaires.

Col George Earl Church	Londres, Angleterre.
Richard Biddulph Martin	do
Frank Crisp	do
Hon. Francis Clemow	Ottawa.
J A Gemmill	do
Thos L Willson	do
George Tanguay, M P P	Quebec
John T Ross	do
Gaspard LeMoine	do
Victor Chateauvert	do
J. G. Scott	do
William Price	do
W. A Marsh	do
Estate Hon J. Arthur Paquet	do
F. A. Piddington	do
Hon P. Garneau	do
Vesey Boswell	do
Estate Hon. R. R Dobell	do
William Shaw	do
Hon. N Garneau	do
L. A. Robitaille	do
N. Rioux	do
E. Beaudet	do
E. E. Ling	do
E. J. Hale	do
Cy. Tessier	do
Lorenzo Evans	do
J. Burstall & Co	do
N Flood	do
Frank W. Ross	do
Jas. MacNider	do
A. E. Valleraud	do
G G. Stuart	do
W. M. Macpherson	do
Henry O'Sullivan	do
A E. Doucet	do
Hon. Jules Tessier	do
Lorne Webster	do
Guy Tombs	do
Alex Hardy	do
S S. Oliver	do
A Robitaille, M P P	do
J. D. Guay	Chicoutimi
J E A. Dubuc	do
O. Cote	St-Alphonse, Chicoutimi
Lt-Col. B. A Scott	Roberval.
Jo Girard, M.P	St-Gédéon.
George T. Davie	Lévis, Q.
William Hanson	Montréal
W. Reeves	do
Col James McNaught	New-York.
H. H Melville	Boston
John Farson	Chicago.
W. J. Hilands	do

QUELQUES CHIFFRES sur l'effet probable que la construction du chemin de fer Trans-Canada pourrait avoir, en réduisant le fret sur le grain du Manitoba et du Nord-Ouest, et en le transportant directement aux vaisseaux océaniques, aux ports de mer canadiens au lieu de lui permettre de prendre la route de Buffalo et de New-York, via les grands lacs, mettant ainsi fin à l'accumulation du grain qui existe maintenant au Nord-Ouest.

Le chemin de fer Trans-Canada ne sera non seulement la route la plus courte possible du Nord-Ouest, au bord de la mer, mais il sera aussi une voie plane et aura le choix de deux ports de mer, Chicoutimi et Québec. Le premier, la glace sur le Saguenay étant de la glace d'eau salée—peut sans doute devenir un port d'hiver, et Québec, peut probablement être accessible pendant 12 mois, mais certainement pendant 10 mois de l'année *, et dans le cas d'une interruption temporaire, le nouveau pont de Québec, donnera une route courte avec St. Jean ou Halifax.

La distance de Manitoba à Chicoutimi par le Trans-Canada sera de 1284 milles, et la route est si unie et les rampes si douces que l'on pourra facilement suivre le nouvel étalon de montées de 0 10 de 1 pour cent.

Une locomotive à marchandises moderne pourra tirer de 30 à 35 chars chargés (1000 minots par char) de blé sur ces rampes.

Mettons le taux à 9 centins du minot, et le résultat sera comme suit :

RECETTES

30 chars à 9c. du minot, ou $90	$2,700

DEPENSE

Le coût total de l'exploitation (comprenant l'entretien et toutes les autres dépenses) basé sur l'expérience des chemins semblables au Canada, serait de 78 centins par mille de train, mais disons 80 centins, 1,284 milles à 80 c	$1,027	
Ajoutons un quart pour les chars vides a ramener	257	
		$1,284
Le profit sera de		$1,416
ou de 52 pour cent		

On peut établir le même taux de fret pour Québec ou pour l'embranchement de Montréal, autorisé par la charte, et il y aura encore une belle marge pour les profits.

Voici ce que le cultivateur du Manitoba paie aujourd'hui pour faire transporter son blé au bord de la mer

Fret de chemin de fer, des points du Manitoba à Fort William par minot	10 c.
Fret par eau, de Fort William à Montréal	06¾ c.
	16¾ c.

Ou

Manitoba a Fort William	10 c
Fort William à Buffalo et New-York	06¾ c.
Elevateurs	06¾ c.
	17½ c.

Cette dépense pourra être diminuée un tant soit peu quand le Canadian Northern réduira son taux de Manitoba à Port Arthur, mais pas d'une manière appréciable si l'on établit une comparaison avec les chiffres ci-dessus.

De sorte que si les chiffres ci-dessus sont corrects, la nouvelle route sauvera au cultivateur du Manitoba ou augmentera la valeur de son grain où il le récolte, de 7 a 8 centins par minot.

Ce résultat en se basant sur les 100 millions de minots de la récolte de la dernière année, qui augmentera probablement d'une manière considerable d'année en année, signifierait une économie ou une plus-valeur d'au moins sept millions de piastres.

* (Des gelées voyagent maintenant (20 mars 1903) entre Québec et le bas du St Laurent, et les bateaux assurés circulent entre Québec et Lévis à tout instant, nuit et jour, sans la moindre difficulté.)

58-59 VICTORIA.

CHAPITRE 68.

Acte constituant en corporation la compagnie du chemin de fer Trans-canadien

[*Sanctionné le 22 juillet 1895.*]

Préambule. CONSIDÉRANT qu'il a été présenté une pétition demandant la constitution d'une compagnie à l'effet de construire et exploiter un chemin de fer, et à d'autres fins, ainsi que ci-dessous énoncé, et qu'il est à propos d'accéder à cette demande : A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, déclare et décrète ce qui suit :

Constitution de la compagnie. **1.** George Carl Church, Richard Biddulph Martin et Frank Crisp, de Londres, Angleterre; l'honorable Francis Clemow et J. A. Gemmell, d'Ottawa, ainsi que les personnes qui deviendront actionnaires de la compagnie par le présent autorisée sont par ces présentes constituées en corporation sous le nom de "Compagnie du chemin de fer Trans-canadien." — "The Trans-Canadian Railway Company" ci-après appelée "la compagnie".

Nom de la compagnie.

Bureau de la compagnie. **2.** Le bureau central de la compagnie sera établi à Londres, ou en tel endroit au Canada que les directeurs fixeront par règlement.

Ligne du chemin de fer. **3.** La compagnie pourra tracer, construire et exploiter une ligne de chemin de fer d'une largeur de voie de quatre pieds huit pouces et demi, partant de quelque point de ou près de la cité de Québec, et allant vers l'ouest, en aussi droite ligne que possible, jusqu'à un point au nord du lac Winnipeg, de là vers l'ouest par la voie du col de la Tête-Jaune, ou quelque autre passe convenable et praticable à travers les Montagnes-Rocheuses, et de là par la rivière Skeena à Port-Simpson ou Port-Essington, avec faculté de choisir toute autre route plus facile à l'ouest des Montagnes-Rocheuses, pour atteindre la côte du Pacifique quelque part entre le cinquante deuxième et le cinquante-cinquième degré de latitude nord, et la compagnie pourra pour plus de facilité de construction ouvrir son chemin en trois sections; la première section devant s'étendre de Québec à l'extrémité nord du lac Winnipeg, la seconde section de ce dernier point à la limite orientale des Montagnes Rocheuses, et la troisième section de là à la côte du Pacifique.

Ligne divisée en trois sections.

Pouvoirs d'acheter, noliser, etc. **4.** La compagnie pourra :—

(*a*) Pour les besoins de ses opérations et en correspondance avec son chemin de fer, construire, acheter ou autrement acquérir, noliser, obtenir, contrôler, naviguer et tenir en état de réparation des bateaux à vapeur et autres navires pour faire le service entre des ports canadiens, et entre des ports du Canada et des ports étrangers, et transporter des voyageurs et du fret, et faire un service général de transport en correspondance avec son chemin de fer; et elle pourra vendre ces navires et en disposer;

Quais, etc. (*b*) Construire, acheter, louer ou autrement acquérir [illegible] des quais, des docks, élévateurs à grains et entrepôts sur la voie de son chemin de fer au fur et à mesure qu'il sera construit;

(c) Acquérir et utiliser une force hydraulique ou à la vapeur afin de produire de l'électricité pour des fins d'éclairage et de traction, en correspondance avec son chemin de fer ou tout embranchement ou partie du chemin, et elle pourra employer l'électricité comme force motrice sur le dit chemin de fer ou sur ses embranchements. Électricité.

(d) Construire, équiper, acquérir et exploiter des lignes de télégraphe et de téléphone au delà du dit chemin de fer jusqu'à quel point sur la baie de James, la baie d'Hudson et le détroit d'Hudson, et elle pourra poser des câbles sous-marins pour raccorder ces lignes de télégraphe et de téléphone entre ces points. Télégraphes et téléphones.

5. Du consentement du conseil municipal ayant juridiction sur les chemins et les rues de toute cité, ville ou municipalité, la compagnie, pourra, par ses employés, agents ou ouvriers, entrer sur tout chemin public, grande route, rue, pont, cours d'eau, eau navigable, ou non, ou autres lieux de ce genre, dans toute cité, ville incorporée, village, comté, municipalité ou autre localité, afin de construire, ériger, équiper, exploiter et entretenir sa ligne ou ses lignes de télégraphe et de téléphone sur leur parcours, ou en travers, au-dessus ou en-dessous, et elle pourra ériger, équiper et entretenir tels ou autant de poteaux ou autres travaux et ouvrages que la compagnie jugera nécessaires pour établir, compléter et maintenir, utiliser, exploiter et entretenir un système de communications par télégraphe et téléphone, et elle pourra y tendre des fils et autres appareils télégraphiques et téléphoniques ; et chaque fois que la compagnie, ses agents, employés ou ouvriers le jugeront à propos, elle pourra creuser et ouvrir toute partie quelconque des dits chemins, grandes routes, rues, ponts, cours d'eau, eaux navigables ou non, et autres lieux semblables, sauf, néanmoins, les dispositions suivantes, savoir : Le compagnie peut entrer sur les chemins publics, etc. Ériger des poteaux. Tendre des fils. Ouvrir des chemins publics.

(a) La compagnie ne mettra aucun empêchement au droit de circulation ou d'usage du public sur ces chemins publics, grandes routes, rues, ponts ou cours d'eau, et autres lieux semblables, et n'y causera aucun dommage inutile, ni n'obstruera en aucune manière l'entrée d'aucune porte, barrière ou porte-cochère ou le libre accès à aucun bâtiment érigé dans le voisinage. La circulation ne devra pas être gênée.

(b) La compagnie ne posera pas de fils à moins de vingt-deux pieds au-dessus de la surface du chemin ou de la rue, ni, sans le consentement du conseil municipal ayant juridiction sur les chemins ou rues de la municipalité, ne plantera plus d'une ligne de poteaux le long d'aucun chemin ou d'aucune rue. Hauteur des fils au-dessus [illegible]

(c) Dans toutes les municipalités, les poteaux seront aussi droits et aussi perpendiculaires que possible, et seront peintures, dans les cités, si quelque règlement du conseil l'exige. Poteaux.

(d) Chaque fois que, dans un cas d'incendie, il deviendra nécessaire pour l'éteindre ou sauver les propriétés, d'abattre les poteaux ou de couper les fils, le fait que les poteaux auront été abattus ou que les fils de la compagnie auront été coupés, dans ces circonstances, d'après les ordres de l'ingénieur en chef ou autre officier en charge de la brigade des pompiers, ne donnera droit à la compagnie à aucune réclamation d'indemnité pour les dommages qu'elle en pourrait éprouver. Droit d'abattre les poteaux ou de couper les fils [illegible]

(e) La compagnie sera responsable de tous dommages que ses agents, employés et ouvriers causeront aux particuliers ou aux propriétés en exécutant ou entretenant quelqu'un de ses dits ouvrages. Responsabilité des dommages.

(f.) La compagnie n'abattra ou ne mutilera aucun arbre planté pour l'ombrage, ni aucun arbre fruitier ou d'ornement. Quant aux [illegible]

(g) Dans toutes les municipalités, l'ouverture des rues pour l'érection des poteaux ou pour faire passer les fils sous terre, se fera sous la direction et surintendance de tel ingénieur ou autre officier que le conseil désignera, et de telle manière que le conseil prescrira ; le conseil pourra aussi prescrire et désigner les endroits où devront être plantés les poteaux dans la municipalité ; et la surface de la rue sera, dans tous les cas, remise autant que possible dans son premier état par la compagnie et à ses frais. Approbation de la municipalité.

La compagnie pourra être obligée de poser ses fils sous terre

(*h*) Nul acte du parlement astreignant la compagnie si l'on découvre un moyen efficace pour faire passer les fils de télégraphe ou de téléphone sous terre, à adopter ce moyen, et abrogeant le droit donné à la compagnie par le présent article de continuer à poser ses fils sur poteaux dans les cités, villes ou villages incorporés, ne sera censé être une violation des privilèges conférés par le présent acte.

Les employés porteront des insignes

(*i*) Nul ne travaillera à l'érection ou la réparation d'aucune ligne ou d'aucun instrument de la compagnie sans porter, sur un endroit bien apparent de ses vêtements, une médaille ou un insigne sur lequel seront lisiblement inscrits le nom de la compagnie et un numéro au moyen du quel on puisse facilement le retrouver ;

Protection de la propriété privée

(*j*) Rien de contenu au présent article ne sera censé autoriser la compagnie, ses employés, ouvriers ou agents, à entrer sur aucune propriété privée dans le but de construire entretenir ou réparer quelqu'un de ses ouvrages, sans le consentement préalable du propriétaire ou occupant de la propriété ;

Enlèvement des fils ou poteaux

(*k*) Si, pour l'enlèvement des bâtiments ou l'usage des chemins publics, grandes routes ou rues, il devient nécessaire que les dits fils ou poteaux soient temporairement enlevés, en les abattant ou autrement, il sera du devoir de la compagnie, à ses propres frais et dépens, après avis raisonnable par écrit donné par toute personne qui voudra les faire enlever, d'enlever ces fils ou poteaux ; et en cas de négligence de la part de la compagnie à le faire, toute telle personne pourra les enlever aux frais de la compagnie, en ne faisant aucun dommage inutile ; cet avis pourra être donné au bureau de la compagnie ou à tout agent ou officier de la compagnie dans la municipalité où l'on voudra faire enlever ces fils ou poteaux ou, dans les municipalités où la compagnie n'aura pas d'agent ou d'officier, cet avis pourra être donné soit, au dit bureau central, soit à tout agent ou officier de la compagnie dans la municipalité voisine ou la plus rapprochée de celle dans laquelle ces fils ou poteaux devront être enlevés

Avis à la Compagnie

Directeurs provisoires

6. Les personnes dénommées au premier article du présent acte sont par le présent constituées directeurs provisoires de la compagnie

Capital social et versements.

7. Le capital social de la compagnie sera de vingt millions de piastres, et les directeurs pourront faire des appels de versements de temps à autre, selon qu'ils le jugeront nécessaire ; mais nul appel ne devra excéder dix pour cent des actions souscrites

Assemblée générale annuelle

8. L'assemblée générale annuelle des actionnaires aura lieu le premier lundi de septembre de chaque année

Nombre des directeurs.

9. A cette assemblée, les souscripteurs aux fonds social réunis qui auront opéré tous les versements échus sur leurs actions, éliront pas moins de sept ni plus de onze personnes comme directeurs de la compagnie, et l'un ou plusieurs de ces directeurs pourront être salariés par la compagnie

Limite d'émission d'obligations

10. La compagnie pourra émettre des obligations, débentures ou autres valeurs jusqu'à concurrence de vingt-cinq mille piastres par mille du chemin de fer et de ses embranchements, et de huit mille piastres de plus par mille de voie double ; et ces obligations, débentures ou autres valeurs ne pourront être émises qu'en proportion de la longueur du chemin de fer alors construite ou dont la construction sera donnée à l'entreprise, ou qui sera à double voie.

Limite pour bateaux à vapeur

11. La compagnie, après avoir été au préalable autorisée par une résolution adoptée à une assemblée générale spéciale des actionnaires dûment convoquée à cet effet pourra de temps à autre émettre d'autres obligations pour aider à l'acquisition ou à la construction des bateaux à vapeur et autres navires, que le présent acte l'autorise d'acquérir ou construire, n'excédant pas en somme ce qu'ils auront coûté et les produits de ces obligations seront

employés exclusivement pour aider à l'acquisition, par achat ou construction, de ces bateaux à vapeur et autres navires, suivant les termes et l'intention de cette résolution, et chacune de ces résolutions indiquera par quelle désignation générale les bateaux à vapeur ou autres navires relativement auxquels elle autorisera l'émission d'obligations, comme susdit, et mentionnera s'ils sont alors acquis ou s'ils devront l'être plus tard par la compagnie.

Hypothèques à garantir les obligations.

12. Afin de garantir chaque émission de ces obligations, la compagnie consentira un acte d'hypothèque, non incompatible avec la loi ou les dispositions du présent acte, en la forme et contenant les stipulations qui auront été approuvées par une résolution adoptée à l'assemblée générale des actionnaires, comme susdit; chacun de ces actes d'hypothèque sera consenti à des fidéi-commissaires nommés à cet effet à cette assemblée générale spéciale, et pourra contenir des dispositions établissant le montant garanti sur les bateaux à vapeur ou autres navires auxquels il se rapportera, le rang et le privilège qui seront attribués aux obligations qu'on aura l'intention de garantir par le dit acte, les droits et recours dont jouiront les porteurs respectifs de ces obligations, le mode d'assurer l'emploi des produits de ces obligations aux fins pour lesquelles elles seront émises, le taux d'intérêt payable sur ces obligations, et le lieu et l'époque du paiement de cet intérêt et du capital des dites obligations, la création d'un fonds d'amortissement pour le rachat de ces obligations et toutes les conditions, prescriptions et restrictions requises pour l'exécution effective des stipulations du dit acte, et pour la protection des porteurs de ces obligations; et cet acte d'hypothèque pourra grever et affecter les péages et revenus des dits bateaux à vapeur ou autres navires auxquels il s'appliquera, et toute subvention, en totalité ou en partie, qui pourra être obtenue à leur égard mais non pas le chemin proprement dit, ni ses péages et revenus, en la manière et au degré qui y sont spécifiés; et chacun de ces actes d'hypothèque créera absolument et exclusivement un gage et une première charge sur les bateaux à vapeur ou autres navires qui y seront décrits, de même que sur leurs péages, revenus et subventions qui y seront hypothéqués, le tout pour le bénéfice des porteurs des obligations relativement auxquelles l'acte d'hypothèque sera fait

Rang des porteurs d'obligations.

13. Chaque émission d'obligations qu'on aura l'intention de garantir par quelqu'un des actes mentionnés à l'article immédiatement précédent, donnera droit aux porteurs respectifs de ces obligations de prendre rang sur un pied d'égalité les uns avec les autres; et un double de chacun de ces actes sera déposé et conservé au bureau du Secrétaire d'Etat du Canada.

Elévateurs à grains, etc

14. La compagnie pourra concéder ou louer à toute personne le droit d'élever, sur les terrains appartenant à la compagnie, des entrepôts, élévateurs à grains ou autres constructions ou bâtiments, afin de donner de plus amples facilités au public en faisant affaires avec la compagnie, et les constructions ou bâtiments ainsi élevés ne seront assujéties à aucune hypothèque ou gage sur les biens de la compagnie, sans le consentement des propriétaires de ces constructions ou bâtiments.

60-61 VICTORIA.

CHAPITRE 65

Acte concernant la compagnie du chemin de fer Transcanadien, et changeant le nom de la compagnie en celui de Compagnie du chemin de fer Trans-Canada.

[*Sanctionné le 29 juin* 1897.]

Préambule 1895, c. 68

Considérant que la Compagnie du chemin de fer Transcanadien, constituée en corporation par le chapitre soixante-huit des statuts de 1895, a, par sa pétition, demandé que l'acte constitutif de la compagnie soit modifié de la manière ci-après énoncée, et qu'il est à propos d'accéder à cette demande: A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:

Nom changé

Droits et engagements actuels non affectés

1. Le nom de la Compagnie du chemin de fer Transcanadien, ci-après appelée "la compagnie," est par le présent changé en celui de "La Compagnie du chemin de fer Trans-Canada." (The Trans-Canada Railway Company.) —Mais ce changement de nom n'amoindrira, modifiera ou affectera en rien les droits et engagements de la compagnie, ni affectera en quelque sorte aucune poursuite, ou procédure actuellement pendante instituée par la compagnie ou contre elle, ni aucun jugement rendu en sa faveur ou contre elle, lesquels, nonobstant ce changement de nom de la compagnie, pourront être suivis ou continués, menés à terme et mis à exécution comme si le présent acte n'eut pas été passé.

Pouvoir de construire un embranchement

2. La compagnie pourra, en sus des pouvoirs que lui confère son acte constitutif, construire un embranchement partant d'un point près de l'endroit où la ligne-mère projetée de la compagnie traversera la rivière Saint-Maurice, dans la province de Québec, et allant de là vers le sud jusqu'au village de Montcalm, dans la paroisse de Saint-Liguori, et de là en droite ligne jusqu'à la cité de Montréal; mais la construction de cet embranchement ne sera pas commencée avant que deux cents milles de la ligne-mère, en commençant à la cité de Québec, n'aient été construites et mis en opération.

Délai de construction et d'achèvement prolongé

3. Nonobstant tout ce que contenu à l'*Acte des chemins de fer*, la construction du dit chemin de fer sera commencée, et quinze pour cent du capital social y seront dépensés, dans les quatre ans, et elle sera achevée dans les dix ans à compter de la sanction du présent acte; autrement les pouvoirs conférés à la compagnie seront périmés, nuls et de nul effet quant à toute la partie du chemin de fer qui restera alors inachevée.

Pouvoir du Parlement quant à la législation future

4. Tout acte passé à l'avenir dans le but de contrôler les compagnies de chemins de fer constituées en corporation par le parlement ou soumises à sa juridiction, à l'égard de l'émission d'actions ou d'obligations et des tarifs ou péages ou de leur réglementation, et à l'égard de droits de circulation ou autres droits affectant le chemin de toute compagnie, et à l'égard de l'exercice de pouvoirs conférés à des compagnies de chemins de fer s'appliquera à la compagnie à dater de la mise en vigueur du dit acte, mais le présent article ne sera pas interprété comme impliquant que le dit acte ne s'appliquerait pas à la compagnie si le présent article n'eût pas été décrété.

2 EDOUARD VII.

CHAP. 108.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Trans-Canada

[*Sanctionné le 15 mai 1902.*]

Considérant que les directeurs provisoires de la Compagnie du chemin de fer Trans-Canada ont demandé, par leur requête, qu'il soit statué ainsi qu'il est ci-dessous énoncé, et qu'il est à propos d'accéder à cette demande : A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, déclare et décrète ce qui suit : Préambule.

1. Nonobstant tout ce que contient l'*Acte des chemins de fer* ou les actes relatifs à la Compagnie du chemin de fer Trans-Canada, ci-après appelée "la compagnie", il est par le présent déclaré que la compagnie aura dix ans, à compter de la sanction du présent acte, pour terminer le chemin de fer autorisé par les dits actes, et si le dit chemin de fer n'est pas terminé dans cet espace de temps, les pouvoirs de construction conférés à la compagnie par le parlement seront périmés, nuls et de nul effet à l'égard de toute partie du chemin de fer qui restera alors inachevé. Délai d'achèvement prolongé. 1888, 29. 1895, 68. 1897, 65.

2. L'article 2 du chapitre 68 des Statuts de 1895 est abrogé et remplacé par le suivant : 1895, 68, art. 2 remplacé. Bureau central.

"**2.** Le bureau central de la compagnie sera établi en la cité de Québec, ou en toute autre localité du Canada que la compagnie fixera au besoin par règlement."

3. L'article 6 du dit acte est abrogé, et en remplacement il est décrété que George Earl Church, Richard Riddulph Martin et Frank Crisp, de Londres, Angleterre, l'honorable Francis Clemow et J. A. Gemmill, de la cité d'Ottawa, George Tanguay, John T. Ross, Gaspard Lemoine, Victor Châteauvert, J. G. Scott, William Price, W. A. Marsh, T. A. Piddington, l'honorable P. Garneau, Vesey Boswell, William Shaw, l'honorable N. Garneau, L. A. Robitaille, N. Rioux, E. Beaudet, E. E. Ling, A. E. Doucet, l'honorable Jules Tessier, Guy Tombs, Alexandre Hardy et S. S. Oliver, de la cité de Québec, B. A. Scott, de Roberval, Georgs T. Davie, de Lévis, J. D. Guay et J. E. A. Dubuc, de Chicoutimi, Joseph Girard, de Saint-Gedéon, Onésime Côté, de Saint-Alphonse, William Hanson et W. Reeves, de Montréal, James McNaught, de New-York, H. H. Melville, de Boston, Massachusetts, A. Robitaille, de Québec, John Farson, de Chicago, et Thomas L. Wilson, de Sainte-Catherine, Ontario, seront les directeurs provisoires de la compagnie, dont sept formeront quorum. Art. 6 remplacé.

4. La compagnie pourra poursuivre la construction de la ligne mère qui a été commencée à Roberval, sur le chemin de fer au Lac Saint-Jean, en allant de là, dans une direction ouest ou nord-ouest, et elle pourra construire un embranchement entre le point le plus rapproché de sa ligne-mère et l'eau profonde près de l'embouchure de la rivière Nottaway, et aussi un embranchement entre Chicoutimi et l'embouchure de la rivière Saguenay, à, ou près la baie Sainte-Catherine. Point de départ de la ligne. Embranchements.

2. La compagnie pourra, sauf convention avec la compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, exercer des droits de circulation sur le dit chemin de fer jusqu'à Québec et Chicoutimi. Droits de circulation.

5. La compagnie pourra conclure une convention avec le chemin de fer le Grand Nord du Canada, la compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, ou la compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, pour céder Convention avec une autre compagnie.

ou vendre ou louer à l'une de ces compagnies le chemin de fer de la compagnie, en tout ou en partie, ou tous droits ou pouvoirs acquis en vertu du présent acte, ainsi que les immunités, études, plans et travaux, l'outillage, les matériaux, machines et autres biens et propriétés lui appartenant, ou pour une fusion avec cette compagnie, aux termes et conditions, qui seront arrêtés et convenus, et sauf les restrictions que les directeurs jugeront à propos, pourvu que cette convention ait été préalablement approuvée par les deux tiers des voix données à une assemblée générale spéciale des actionnaires régulièrement convoquée dans le but de la prendre en considération, à laquelle assemblée seront présents ou représentés par fondés de pouvoirs des actionnaires représentant au moins les deux tiers en somme du capital social,—et que cette convention ait aussi été sanctionnée par le Gouverneur en Conseil

Approbation des actionnaires et du Gouverneur en Conseil

2. Cette sanction ne sera signifiée qu'après qu'avis de la demande à cet effet aura été publié de la manière et pendant le temps prescrit par l'article 239 de l'*Acte des chemins de fer*, et aussi pendant un même espace de temps dans un journal, dans chacun des comtés ou des districts électoraux que traversera le chemin de fer de la compagnie, et dans lequel sera publié un journal.

Avis de la demande sanction

3. Un double de la convention mentionnée au premier paragraphe du présent article sera déposé, dans les trente jours qui suivront sa signature, au bureau du Secrétaire d'État du Canada, et avis de ce dépôt sera donné par la compagnie dans la *Gazette du Canada*, et la production de la *Gazette du Canada* contenant cet avis fera foi *prima facie* que les prescriptions du présent article ont été remplies.

Convention déposer au secrétaire d'État

COMPARAISONS de la température, pluie et chute de neige pour chaque mois de l'année, la partie de l'hiver de
MOOSSE FACTORY, BAIE JAMES, avec les stations des autres parties du Canada. Moyenne des années de 187
publiées dans les rapports du bureau météorologique du gouvernement à Toronto.

TEMPERATURE

	Moose Factory	Rimouski	Dalhousie	Chicoutimi	Winnipeg	Port Arthur	Ottawa	Montreal	Quebec
	°	°	°	°	°		°	°	°
JANVIER	3 4	9 7	8 7	-1 7	13 2	3 7	12 0	12 1	7 8
FEVRIER	1 8	14 9	15 0	2 2	6 1	0 9	4 4	5 9	6 6
MARS	11 9	22 6	22 0	3 6	8 8	8 0	12 3	13 2	11 8
AVRIL	25 2	32 7	33 1	31 7	35 6	32 5	6 2	37 7	35 9
MAI	43 9	45 5	45 0	48 3	50 6	44 3	55 3	55 4	51 9
JUIN	52 4	53 1	55 9	53 8	60 5	54 4	63 1	62 1	59 8
JUILLET	62 5	57 4	62 8	66 0	64 9	61 2	69 4	69 2	66 5
AOUT	59 2	56 0	59 8	56 9	58 8	56 1	62 4	63 0	61 6
SEPTEMBRE	51 0	51 0	54 4	48 3	52 8	50 6	54 9	55 4	52 9
OCTOBRE	39 1	41 0	42 0	39 0	37 5	37 3	43 9	44 1	42 3
NOVEMBRE	21 3	29 1	27 5	25 2	26 3	28 9	32 8	32 8	31 5
DECEMBRE	9 9	17 0	15 6	8 1	8 6	6 2	17 5	19 4	16 2
ANNEE	31 2	35 7	36 8	31 8	32 1	32 2	38 7	39 2	37 0
HIVER	3 4	15 7	15 2	1 4	3 5	1 7	9 6	10 4	8 7
ETE	57 6	54 8	59 0	57 1	58 8	56 0	62 2	62 5	60 3

CHUTE D

	Moose Factory	Rimouski	Dalhousie	Chicoutimi	W
	In	In	In	In	In
JANVIER	0 00	0 03		0 00	0
FEVRIER	0 06	0 21	0 06	0 00	0
MARS	0 19	0 75	1 25	0 00	0
AVRIL	0 36	1 37	1 89	0 50	1
MAI	1 01	2 59	3 67	0 75	1
JUIN	3 13	2 95	3 54	9 40	3
JUILLET	3 22	3 49	3 36	4 22	2
AOUT	3 84	3 34	4 66	3 22	
SEPTEMBRE	4 27	2 84	3 99	3 32	
OCTOBRE	1 79	3 07	3 34	3 03	
NOVEMBRE	0 52	1 48	2 15	0 98	
DECEMBRE	0 16	0 73	1 13	0 15	
ANNEE	19 44	22 55	29 04	25 27	1
HIVER	0 34	0 99	1 31	0 00	0
ETE	[illegible]	9 47	12 [illegible]	10 76	5

ie de l'hiver de janvier à mars inclusivement, et la partie de l'été de juillet à septembre inclusivement a
s années de 1877 à 1882 à Moose Factory. Les autres stations datent de l'année 1885, d'après les observations

CHUTE DE PLUIE

Dalhousie	Chicoutimi	Winnipeg	Port Arthur	Ottawa	Montréal	Québec
In	In	In	In		In	In
	0 00	0 00	0 00	0 19	1 11	1 52
06	0 00	0 00	0 00	0 60	0 50	0 00
25	0 00	0 00	0 00	R	0 36	0 30
89	0 50	1 82	1 89	3 32	1 16	0 38
67	0 75	1·70	1 43	2 57	1 66	2·00
54	9 40	3 05	3 28	2 62	3 61	3 37
36	4 22	2 65	4 25	2 73	2 85	2 92
66	3 22	1 94	1 44	1 9[illegible]	2 46	2 29
99	3 32	0 72	1 66	3 18	4 16	4 24
34	3 03	0 33	0 31	3 19	7 17	4 40
15	0 98	0 07	0 67	2 49	2 27	0 58
13	0 15	R	R	0·14	1.38	0 41
04	25 27	11 28	14 93	22 34	28 69	22 21
31	0 00	0 00	0 00	0 19	1 97	1 62
2 01	10 76	5 31	7 35	7 82	9 47	9·45

CHUTE DE NEIGE

Moose Factory	Rimouski	Dalhousie	Chicoutimi	Winnipeg	Port Arthur	Ottawa	Montréal	Québec
In	In	In	In	In	In	In	In	In
14 2	28 2	23 6	8 8	2 3	2 [illegible]	7 3	21 5	[illegible]
6 5	13 7	21 1	14 9	4 2	5 4	23 3	43 5	33 0
12 9	19 6	21 2	2·4	11 2	11 2	20 9	29 1	37 5
6 5	10 8	8 7	8·9	8	6 6	46 5	29 8	21 0
3 7	0 8	0 2		2·4		8		
3 6	2 8	0 8	0 5	2 6	0 6	0 8	2 8	1 8
16 7	14 9	9 4	12 0	7 3	8 8	11 4	14 4	19 0
16 2	16 3	16 8	35 0	12 2	4 2	28 0	36 5	29 0
80 3	107 1	101 8	82 5	42 2	39 1	138 2	177 6	164 8
33 6	61 5	65 9	26 1	17·7	18 9	51 5	94 1	94 0

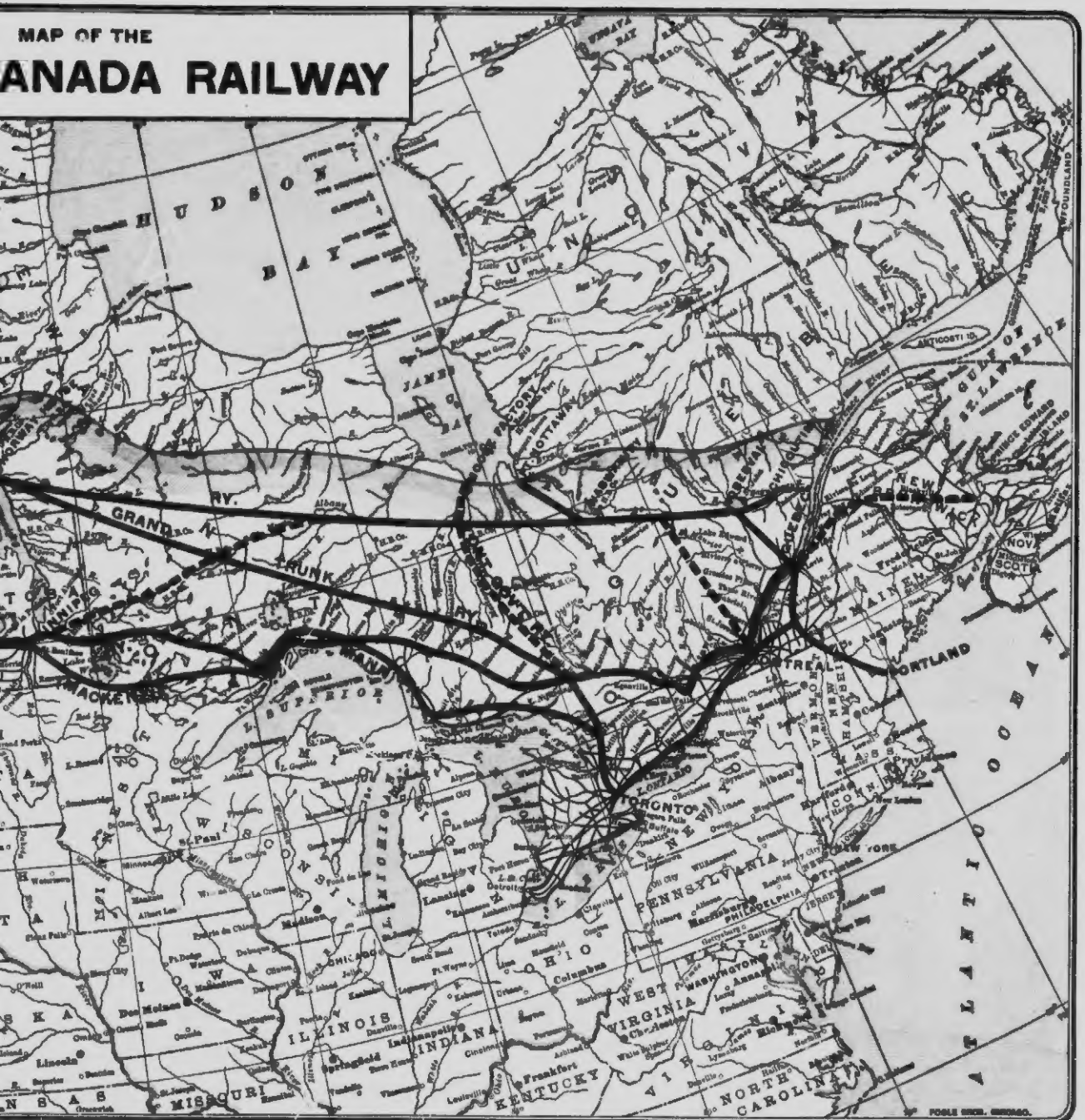
P A C I F I C O C E A N

PACIFIC OCEAN
Sacramento
SAN FRANCISCO

MAP OF T
TRANS-CANAD
TRANS-CANADA
CANADIAN PACIFIC
PACIFIC OCEAN
SUMMITS OF DIFFERENT PASSES IN CANADA.
Peace River.....2,000 ft.
Yellow Head.....3,600 ft.
Crow's Nest.....4,426 ft.
Pine River.....2,200 ft.
Kicking Horse.....5,400 ft.
DISTANCES (APPROXIMATE).
Quebec to Vancouver.....3,078 (via C. P. Ry.)
Chicoutimi to Pt. Simpson.....2,705
Quebec to Yokohama.....7,367 (via Vancouver)
Chicoutimi to Yokohama.....6,648 (via Pt. Simpson)
Vancouver to Yokohama.....4,290
Pt. Simpson to Yokohama.....3,940
Quebec to Nottaway.....570
Roberval to Nottaway.....380
Winnipeg to Quebec.....1,572 (via C. P. Ry.)
Winnipeg to Chicoutimi.....1,284
Winnipeg to Nottaway.....660
Winnipeg to Churchill.....640 (projected)
Halifax to Pt. Simpson.....3,516
Halifax to Vancouver.....3,082 (via C. P. Ry.)
St. John to Pt. Simpson.....3,419
St. John to Vancouver.....3,387 (via C. P. Ry.)
Boston to Pt. Simpson.....3,236
Boston to Vancouver.....3,248 (via C. P. Ry.)
New York to Pt. Simpson.....3,368
New York to Vancouver.....3,290 (via C. P. Ry.)
New York to San Francisco.....3,303
New York to Yokohama.....5,490
NOTE—Green shade belt indicates northern limit of cereal-growing territory.
SCALE OF STATUTE MILES
DISTANCES:
QUEBEC TO PORT SIMPSON VIA TRANS-CANADA RY. 2,831 MI
QUEBEC TO PORT SIMPSON VIA GRAND TRUNK RY. 3,407 MI
PORTLAND TO PORT SIMPSON VIA GRAND TRUNK RY. 3,603 MI

MAP OF THE

ANADA RAILWAY



ADA RY. 2,831 MILES.	LIVERPOOL TO YOKOHAMA VIA NEW YORK. 12,089 MILES.
NK RY. 3,407 MILES.	LIVERPOOL TO YOKOHAMA VIA TRANS-CANADA RY. 9,831 MILES.
UNK RY. 3,603 MILES.	LIVERPOOL TO YOKOHAMA VIA GRAND TRUNK RY. (PORTLAND.) 10,944 MILES.

POOLE ENGR. CHICAGO.